

**Infrastrutture e insediamenti come problema di progetto dei paesaggi contemporanei.**  
**La ricerca *Infra* sul territorio italiano 1999-2001**  
 GUSTAVO AMBROSINI <sup>(1)</sup>

Sono molte le descrizioni recenti del territorio che mettono in luce come il rapporto tra insediamenti e infrastrutture sia oggi un tema cruciale, tema sul quale si misura la crisi di un modello di sviluppo estensivo che “consuma” paesaggi e risorse: se è sul progressivo riutilizzo del capitale fisso territoriale costituito dalla rete stradale esistente che si è sviluppato il modello della dispersione insediativa, è proprio sulla saturazione del patrimonio infrastrutturale, speculare spesso al vuoto di una progettualità condivisa, che tale modello raggiunge i propri limiti strutturali.

Forse è ora più alta la soglia di attenzione. Il ruolo chiave che le reti transeuropee dei trasporti assumono all’interno degli obiettivi di sviluppo del territorio europeo – che disegna una nuova geografia fatta di differenti “corridoi” e “piattaforme logistiche” – inizia a produrre una più diffusa consapevolezza del peso che i luoghi e le forme della viabilità e dei trasporti svolgono rispetto ai luoghi, così come ai modi di percorrerli e di abitarli. E questo porta con sé una più matura definizione di questioni legate alla sostenibilità delle trasformazioni dell’ambiente e del paesaggio che inducono a un’innovazione di strumentazioni e apparati.

Non è chiaro, tuttavia, se questo ritorno di attenzione verso le questioni che le infrastrutture pongono al territorio stia veramente mutando i termini di un dibattito spesso polarizzato su due posizioni contrapposte e inconciliabili. Da un lato, quella dello sviluppo economico “costi quel che costi”, la cui razionalità deve essere anteposta alle ragioni dei luoghi, con la conseguente semplificazione, non sempre incolpevole, dei processi di programmazione e gestione del territorio; dall’altro, quella per cui l’ambiente è un valore assoluto che non si può negoziare, e che dunque non si può che tutelare e conservare così come è (o come appare). Si tratta di una rappresentazione dei termini della questione forse un po’ schematica, ma purtroppo ancora viva nella stagione attuale, laddove ritroviamo nel quadro politico nazionale un’enfasi rivolta alle grandi opere e un ritorno ad un accentramento delle sedi decisionali.

La sfida che si pone alle discipline che si occupano delle modificazioni del territorio è allora di superare tanto la povertà dei modelli progettuali offerti da saperi che affrontano le infrastrutture come argomento specialistico autoreferenziale – in cui prevalgono criteri di “ingegnerizzazione” dei manufatti e di efficienza del sistema viabilistico – tanto, su un altro versante, l’inefficacia di procedure ex post di verifica della qualità e sostenibilità degli interventi.

(1) Ricercatore in Composizione architettonica e urbana presso la Prima Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino.

### *Ricerca e progetto*

È questo il quadro in cui si colloca la ricerca In.Fra. “Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto”, realizzata nel biennio 1999-2001 da dodici unità di ricerca appartenenti a facoltà di Architettura di diverse città d’Italia, con il coordinamento dall’unità del Politecnico di Torino guidata da Aimaro Isola (2).

Come indagare il rapporto tra il disegno delle infrastrutture, le forme dell’insediamento e le recenti modificazioni del paesaggio in Italia? Si poteva tentare di costruire una nuova rappresentazione estesa da sovrapporre a quelle che i geografi, gli urbanisti e le scienze sociali ci hanno consegnato in questi anni: si è scelto, invece, di procedere per affondi, sorta di veri e propri “carotaggi” su singoli luoghi, attivando un metodo di lavoro multidisciplinare che affronta luoghi e territori assumendone interamente la complessità, lo spessore, la resistenza. Ricostruire una geografia ibrida, in divenire, una sorta di geografia del possibile del territorio italiano che fotografi non tanto “cosa c’è”, ma cosa si sta trasformando, cercando di coglierne i possibili indirizzi di sviluppo.

Elemento comune alle diverse unità di ricerca era il criterio di scelta dei luoghi d’indagine: si tratta di una ventina di luoghi, distribuiti in undici regioni dal sud al nord dell’Italia, dove forte è stato lo sviluppo recente, dove stretto è il legame tra nuova urbanizzazione e reti infrastrutturali, ma anche più aperta la contraddizione tra nuova costruzione e trame storiche del paesaggio e del territorio. Venti parti di territorio, a loro volta suddivise in differenti aree di studio, dove tentare di rovesciare le rappresentazioni tradizionali delle questioni infrastrutturali, dove tentare di superare l’attuale riduttività del progetto di infrastrutture per farne, invece, occasione di ridisegno di ambienti insediativi complessi.

Ricerca sui luoghi che è anche ricerca sugli strumenti che usiamo per raccontare ed interpretare quei luoghi; tema non scontato in un ambito come quello italiano, dove, alla diffusione di sempre più raffinate modalità “letterarie” di descrizione del mutamento, non sempre si accompagna un’innovazione dei modi di rappresentare il rapporto tra processi di trasformazione ed esiti fisici. Si è tentato dunque di usare simultaneamente più modi di rappresentazione, evitando un’improbabile unità stilistica e privilegiando procedure eclettiche. Immagini “plurali”, come plurali sono le situazioni, i processi e gli attori.

Unica regola, iniziare con il progetto, mettendo a frutto le potenzialità proprie di strumenti conoscitivi di natura progettuale: il processo di ricerca ha avuto inizio induttivamente nella “forzatura” dei singoli casi attraverso proposte di progetto per la modificazione ed insieme letture interpretative inedite dell’esistente e delle sue opportunità. Con l’idea di cercare di capire - ma capire “facendo” - per colmare il divario tra una progettazione infrastrutturale che è andata nel tempo perdendo di complessità, e uno sviluppo del territorio che, al contrario, pone alle infrastrutture domande sempre più articolate. Proposte di progetto, dunque, che

(2) Lo studio è stato cofinanziato dal Ministero per l’Università e la Ricerca scientifica per il biennio 1999-2001.

La ricerca è stata coordinata a livello nazionale da Aimaro Isola (unità di Torino) e a livello locale da Cesare Macchi Cassia (Milano), Stefano Boeri (Genova), Daniele Pini (Ferrara), Giorgio Lombardi (Venezia), Lori Giuseppe Macci (Firenze), Valter Bordini (Roma), Umberto Cao (Ascoli), Giuseppe Barbieri (Pescara), Rejana Lucci (Napoli), Carlo Gasparrini (Napoli), Roberto Collovà (Palermo).

Una seconda ricerca, ribattezzata *In.Fra 2*, è stata nuovamente finanziata per il biennio successivo (2001-2003) sul tema “Forme insediative, ambiente e infrastrutture. Indirizzi e strumenti di intervento”: sono coinvolte quasi tutte le unità di ricerca presenti nel primo lavoro ed sono ora in fase di pubblicazione i risultati.

mettono in tensione, a al contempo aiutano a selezionare, i casi e i problemi, che aiutano a precisare gli obiettivi e i confini dell'esplorazione.

Peculiarità della ricerca è stata così quella di sperimentare esperienze e procedure progettuali sviluppate nel campo del progetto e dell'architettura urbana come strumenti per il disegno di area vasta: mettendo in campo i saperi della progettazione architettonica, territoriale, di paesaggio nella "reinvenzione" dei temi infrastrutturali (3). Non dunque repertori consolidati, ma piuttosto un'attitudine progettuale, è quello che l'architettura può offrire all'esplorazione di questi territori: la capacità di proporre immagini sintetiche che ne interpretino il carattere, ma al contempo introducano scarti e mutamenti di senso rivolti a una trasformazione possibile dell'esistente. È lo sguardo "inclusivo" del paesaggio, inteso non più come quadro fisso e immutabile, ma assumendone il carattere processuale, in quanto portatore di valori identitari e di relazioni dinamiche; uno sguardo che non è operazione di *landscaping* a posteriori, ma che rivendica la necessità di una visione complessiva dell'architettura dei luoghi.

La scommessa è stata quella di riuscire a fare emergere, attraverso il lavoro progettuale, nuove immagini per i paesaggi e le infrastrutture attraversati, utili a superare l'attuale inadeguatezza degli strumenti correnti di modificazione del territorio: immagini non riduttive, che rendano conto della complessità dei temi, da opporre alle banalizzazioni della pratica corrente della "produzione ordinaria" del territorio. Dando forma, da un lato, ad un Atlante che descrive alcune delle trasformazioni significative che stanno avvenendo nel territorio italiano: una mappatura "a campione" in forma di regesto, che porta alla luce luoghi poco frequentati dall'iconografia ufficiale delle "grandi" opere infrastrutturali, ma dove è proprio il legame tra nuova urbanizzazione e reti di infrastrutture ad aver caratterizzato lo sviluppo recente e ad aver disegnato nuovi modi di abitare e percorrere lo spazio che si intrecciano con i palinsesti di lunga durata. Raccogliendo, dall'altro, in un Manuale alcune strategie e modi di progetto da segnalare all'attenzione di chi opera sul territorio, da leggere non come ricette risolutive, ma come "progetti che aiutano a fare progetti" (non tanto il "cosa" ma piuttosto il "come"): nominazione scomoda, quella di manuale, che oppone polemicamente alla settorialità ricorrente nella manualistica dell'ingegneria dei trasporti una tradizione metodologica che proprio nei manuali delle discipline progettuali ha trovato storicamente il luogo dove ricomporre saperi separati. (4)

#### *Immagini ambientali e strategie territoriali*

Emergono dalla ricerca tanti paesaggi in divenire, paesaggi incerti, che spesso sembrano in attesa di nuove e più complesse identità. Certo, ad un primo sguardo, riconosciamo geografie che ci paiono già note: i corridoi vallivi, come la Valle di Susa, la Valle del Tronto la Val Pescara; le fasce urbanizzate esterne ai sistemi urbani radiali, come a Milano e a Roma; le reti dell'edificazione diffusa, nella provincia cuneese, nel territorio tra Padova e Venezia, nella piana campana; i nodi

(3) Da diversi anni i componenti del gruppo di coordinamento nazionale svolgono ricerca su questi temi: si veda ad esempio C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie*, Roma, La nuova Italia Scientifica 1993; R. Rigamonti (a cura di), *Ricerche per un'architettura dei luoghi. 1983-97*, Torino, Celid 1997; L. Bazzanella, A. De Rossi, C. Giammarco (a cura di), *Progettare il programma. I contributi della ricerca progettuale nella trasformazione dei paesaggi urbani*, Celid, Torino 1998; G. Ambrosini, C. A. Barbieri, C. Giammarco, L. Reinerio (a cura di), *Progetti integrati per la riqualificazione urbana. Ricerche progettuali sull'area metropolitana torinese: metodologie e strumenti*, Celid, Torino 1999. Si segnalano inoltre, tra i libri più recenti realizzati sui temi del paesaggio e delle trasformazioni del territorio: A. De Rossi, G. Durbiano, F. Governa, L. Reinerio, M. Robiglio (a cura di) *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Torino, Utet Libreria 1999; S. Giriodi, M. Robiglio, *La costruzione dell'ordinario. Un atlante piemontese*, Torino, Celid 2001; A. De Rossi (a cura di), *Atlante dei paesaggi costruiti. Le trasformazioni del territorio operate dall'uomo*, Cuneo, Blu edizioni 2002; G. Ambrosini, *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*, Torino, Celid 2002; G. Durbiano, M. Robiglio, *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Roma, Donzelli editore 2003; G. Ambrosini, A. De Rossi, G. Durbiano, L. Reinerio, M. Robiglio (a cura di), *Disegnare paesaggi costruiti*, Milano, Franco Angeli 2003.

(4) I risultati della ricerca sono raccolti nei volumi:

*Forme insediative e infrastrutture. Atlante*, Venezia, Marsilio editori 2002;  
*Forme insediative e infrastrutture. Manuale*, Venezia, Marsilio editori 2002.  
La ricerca ha dato esito inoltre a una collana di “quaderni” che approfondiscono le tematiche locali affrontate dalle singole unità di ricerca:  
A. Isola, G. Ambrosini, L. Bazzanella, A. De Rossi, G. Durbiano, C. Giammarco, S. Giriodi, R. Maspoli, A. Massarente, P. Mellano, L. Reinerio, R. Rigamonti, M. Robiglio, *In.Fra Piemonte. Sette luoghi in trasformazione*, Torino, Otto editore 2002; R. Lucci, M. A. Pugliese, A. Vollaro, *In.Fra Campania 1. Attraverso la dispersione: la strada degli americani a nord di Napoli*, Torino, Otto editore 2003; C. Macchi Cassia, M. Orsini, N. Privileggio, M. Secchi, *In.Fra Lombardia. Il nord Milano: infrastrutture e immagini per una città lineare*, Torino, Otto editore 2003; L. G. Macci, A. Baratelli, N. Novelli, V. Orgera, C. Zanirato, *In.Fra Toscana. Effetti indotti. Il nodo dell’A.V. di Firenze S.M.N.*, Torino, Otto editore 2003; G. Barbieri, I. Capanna, A. Carnemolla, D. Lobefaro, L. Micara, R. Pavia, C. Pozzi, L. Zazzara, *In.Fra Abruzzo. Trasversalità e reti*, Torino, Otto editore 2003; G. Lombardi, E. Fontanari, E. Lancerini, D. Galbo, M. C. Tosi, *In.fra Veneto. Tra Mestre e Padova: un progetto di strada*, Torino, Otto editore 2003; U. Cao, R. Mennella, L. Coccia, R. di Fabio, M. T. Granato, S. Margapoti, *In.fra Marche: i luoghi dell’infrastruttura*, Torino, Otto editore 2003.

dell’intermodalità, a scala locale lungo la ferrovia metropolitana dell’area bolognese, con un bacino più vasto nelle stazioni di Firenze e a Prato; gli insediamenti lungo le fasce costiere di Genova, di Pescara, di Palermo.

Ma, a ben vedere, è proprio lo sguardo intenzionato e “progettante” che ci aiuta a distinguere una pluralità di modi di sviluppo del territorio ancora poco raccontati dalle rappresentazioni tradizionali. E che ci svela, soprattutto, l’esigenza e l’opportunità di aggiornare gli schemi di rappresentazione che talvolta sono sottesi, anche in maniera inconscia, alle politiche di infrastrutturazione del territorio.

Guardare, ad esempio, come il riuso dall’asse dell’idrovia Padova-Venezia (solo in parte realizzata), corridoio ora non edificato e di proprietà pubblica, sia un’occasione per ricostruire un’immagine ambientale in grado di organizzare le relazioni tra le componenti che costituiscono l’organizzazione del territorio (case, produzione, tempo libero, reti di collegamento), portando alla luce l’uso “plurale” della strada quale infrastruttura composita, luogo della mixité, che si oppone ad una forzata specializzazione.

Come, nell’area nord di Milano, una strategia di intensificazione delle relazioni est-ovest e di rafforzamento di una rete capillare a larghe maglie consente di mettere da parte una visione radiocentrica, ormai anacronistica ma ancora presente nel “parlato” comune, aprendo uno scenario che appare efficace per riorientare i sistemi di riferimento e i livelli di accessibilità di un territorio vasto, ormai fittamente abitato e percorso secondo un disegno longitudinale che ridistribuisce centralità e ricchezze.

Così anche il riconoscimento dall’area di spessore variabile che si estende lungo 20 chilometri della costiera palermitana come area di frattura dove si addensano attività e relazioni diverse, conduce a un disegno che recupera il valore dei vuoti per riconoscere la potenzialità di una trama di “parchi” trasversali, che potrebbero svilupparsi dall’entroterra al mare, attivando nuove forme di riconoscimento e di uso del paesaggio.

E ancora, come nella Valle di Susa, il portare a galla i singoli palinsesti e la “terza dimensione” orografica contrasta con l’immagine longitudinale di corridoio transalpino dominato da logiche infrastrutturali sovralocali (il fondovalle che di trasforma in “cavidotto” specializzato), e produce un disegno complessivo che rafforza la specificità delle diverse “stanze” che compongono la valle.

Dunque una prima questione ruota attorno alle categorie di rappresentazione usate per descrivere e concettualizzare i territori contemporanei: rappresentazione che porta con sé il tema del consenso attorno alle politiche strategiche a scala territoriale. La produzione di nuove immagini dello spazio che viviamo e attraversiamo può contribuire ad attivare un consenso allargato presso i diversi poteri istituzionali attorno a progetti complessi; immagini che non sono disegni di forme compiute, ma dispositivi strutturanti in grado di organizzare i processi di sviluppo e di ristrutturazione del territorio.

### Figure infrastrutturali e azioni di progetto

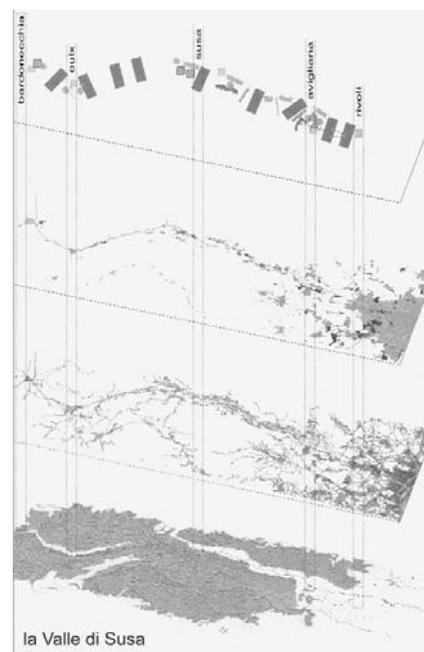
A partire dalle storie (in divenire) di singoli luoghi, emerge una raccolta di argomentazioni e riflessioni teoriche: i casi evidenziati hanno carattere specifico (perché legati a pratiche e luoghi specifici), ma è possibile astrarre da essi alcuni primi elementi trasmissibili, questioni che ricorrono nelle situazioni di intreccio tra le forme degli insediamenti e le infrastrutture. Mettere in rilievo alcune strategie di “azioni” da condurre su alcune figure infrastrutturali ricorrenti può rimettere in discussione lo sviluppo di parti del nostro paesaggio contemporaneo.

È ancora dallo studio sulla Valle di Susa che emerge l’opportunità di lavorare su alcuni nodi infrastrutturali principali per rafforzare le risorse dei singoli ambienti insediativi che si snodano lungo la valle attraverso azioni “trasversali”; laddove la trasversalità non viene assunta nell’accezione di concetto fisico da mettere in scena, ma piuttosto come pretesto per interpretare e direzionare le relazioni sul territorio. È un atteggiamento di ricerca che ricorre in altri casi di studio che affrontano la tematica dei corridoi vallivi, come quello della Valle del Tronto e quello della Val Pescara. Ma è una strategia di progetto che viene proposta anche in contesti differenti, come il complesso ambiente insediativo che si sviluppa lungo la costa tra Pescara e Montesilvano, per restituire una permeabilità tra le reti che scorrono in senso longitudinale e consentire di usare con continuità la fascia costiera in tutta la sua profondità, dalle colline al mare.

Queste condizioni frequenti di “compressione” dei sistemi infrastrutturali trovano un caso limite nella situazione della fascia costiera ligure e in particolare nel contesto urbano genovese: qui il riconoscimento di alcuni paesaggi ricorrenti – quelli della “compressione” e della “collisione” tra il sistema insediativo e infrastrutturale, così come quelli della percezione ciclica o ripetitiva – diventa la base per una strategia di progetto non consolatoria, che fa leva proprio sull’ibridazione e sull’accostamento di oggetti, immagini e funzioni.

Di altro segno sono le esperienze che tentano di avviare una infrastrutturazione morfologica delle direttrici di uscita dai centri urbani, fondata sulla definizione delle trame degli spazi aperti in relazione ai sistemi di accessibilità. Direttrici tanto automobilistiche, quanto ferroviarie, come mostra ad esempio, il caso degli insediamenti cresciuti a corona intorno alle pendici del Vesuvio e la piana urbanizzata ad oriente di Napoli, dove la presenza di un sistema infrastrutturale su ferro in via di trasformazione e contemporaneamente la presenza di lembi superstiti del paesaggio storico hanno offerto la possibilità di un ripensamento sui temi dell’accessibilità trasversale.

Ma anche, guardando in senso opposto, le situazioni dove, come nel caso dell’arrivo della strada di gronda pedemontana a Pinerolo, le infrastrutture di grande scorrimento veicolare, segnano gli ingressi ai centri urbani: luoghi nei quali una delle strategie messe in campo è stata quella di conferire al sistema infrastrutturale la capacità di rappresentazione della porta urbana, facendone occasione insediativa di eccellenza volta a valorizzare l’ingresso urbano e





accentuandone il carattere simbolico alla scala del paesaggio e della velocità.

O ancora, sono ricorrenti le situazioni di nuova infrastrutturazione del territorio, dove lo studio della "lezione" dello sviluppo incrementale ci insegna a riconoscere la valenza generativa dell'infrastruttura (strade di circonvallazione che attirano insediamenti commerciali e produttivi, barriere infrastrutturali che determinano forme di sviluppo lineare ...) e dunque la sua capacità di diventare figura insediativa a scala urbana e territoriale. Come nel caso della "strada degli americani" a nord di Napoli, nata come strada veloce di attraversamento che ha trascinato con sé, nel tempo, un tessuto edilizio diffuso, dove è necessario ora tentare, insieme, operazioni complementari di stratificazione di attività e funzioni nei luoghi più densi e di rarefazione per sottolineare gli intervalli e i vuoti. O come nel caso di Cuneo, dove si è proposto di anticipare l'urbanizzazione casuale sfruttando i valori posizionali lungo le strade di circonvallazione, prefigurando un controllo morfologico dell'insediamento attraverso il disegno dell'infrastruttura (sdoppiamento viabilità, salti di quota, ingressi, alberature ecc.).

L'elenco qui riportato è naturalmente parziale. Sono molteplici i casi di studio, differenti per estensione e sistemi di relazioni, che hanno consentito di avviare una riflessione articolata, a partire da sperimentazioni svolte su ambiti locali e in dialogo con interlocutori reali, sulle relazioni che intercorrono tra le infrastrutture e le forme dell'insediamento e del paesaggio: ponendosi il problema dell'infrastruttura come fenomeno complesso, che include elementi materiali e immateriali che producono effetti sullo spazio. Casi dunque che hanno costituito, una ricerca sugli stessi strumenti di lavoro, per capire, come rappresentare i nostri paesaggi e i paesaggi futuri possibili, con l'ambizione di restituire a chi opera sul territorio, la capacità di riconoscere le situazioni.

